

EXTENDABLE VEHICLE STEERING SHAFT

Publication number: WO2004033270

Publication date: 2004-04-22

Inventor: YAMADA YASUHISA (JP)

Applicant: NSK LTD (JP); YAMADA YASUHISA (JP)

Classification:

- **International:** B62D1/16; B62D1/18; B62D1/185; B62D1/20;
B62D7/22; F16C3/035; F16D3/06; B62D1/16;
B62D1/18; B62D7/00; F16C3/02; F16D3/02; (IPC1-7):
B62D1/20

- **European:** B62D1/185; B62D1/20; B62D7/22D; F16C3/035;
F16D3/06; F16D3/06B

Application number: WO2003JP12880 20031008

Priority number(s): JP20020297533 20021010

Also published as:

EP1553005 (A1)
US2006068924 (A1)
JP2004130928 (A)
CN1703344 (A)
AU2003271125 (A1)

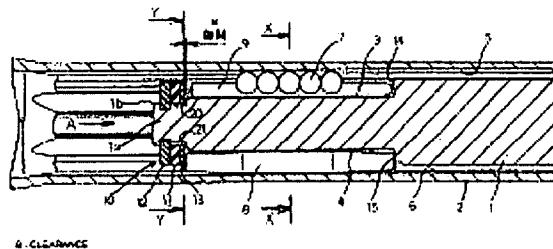
Cited documents:

EP1078843
JP2002286034
JP4123775U
JP2000038142
DE3730393
more >>

[Report a data error here](#)

Abstract of WO2004033270

An extendable vehicle steering shaft incorporated into a vehicle steering shaft and having a male shaft and a female shaft which are relatively nonrotatably but slidably fitted together, wherein at least one set of torque transmitting members are disposed in at least one set of interposed sections formed in the outer peripheral surface of the male shaft and the inner peripheral surface of the female shaft, the at least one set of torque transmission members being columnar bodies gradually reduced in diameter as they axially extend to the end.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

明細書

車両ステアリング用伸縮軸

5 技術分野

本発明は、安定した摺動荷重を実現すると共に、ガタ付きを確実に防止して、高剛性の状態でトルクを伝達できる車両ステアリング用伸縮軸に関する。

背景技術

10 図7に、一般的な自動車の操舵機構部を示す。図中のaとbが伸縮軸である。伸縮軸aは、雄軸と雌軸とをスプライン嵌合したものであるが、このような伸縮軸aには自動車が走行する際に発生する軸方向の変位を吸収し、ステアリングホイール上にその変位や振動を伝えない性能が要求される。このような性能は、車体がサブフレーム構造となっていて、操舵機構上部を固定する部位cとステアリングラックdが固定されているフレームeが別体となっておりその間がゴムなどの弾性体fを介して締結固定されている構造の場合に要求されることが一般的である。また、その他のケースとして操舵軸継手gをピニオンシャフトhに締結する際に作業者が、伸縮軸をいったん縮めてからピニオンシャフトhに嵌合させ締結させるため伸縮機能が必要とされる場合がある。さらに、操舵機構の上部20にある伸縮軸bも、雄軸と雌軸とをスプライン嵌合したものであるが、このような伸縮軸bには、運転者が自動車を運転するのに最適なポジションを得るためにステアリングホイールiの位置を軸方向に移動し、その位置を調整する機能が要求されるため、軸方向に伸縮する機能が要求される。前述のすべての場合において、伸縮軸にはスプライン部のガタ音を低減することと、ステアリングホイール上のガタ感を低減することと、軸方向摺動動作時における摺動抵抗を低減することが要求される。

このようなことから、欧州特許出願公開E P 1 0 7 8 8 4 3 A 1号公報では、雄軸の外周面と雌軸の内周面に形成した複数組の軸方向溝の間に、複数組のトルク伝達部材（円柱体）が嵌合してある。

各組のトルク伝達部材（円柱体）は、軸方向に並列した複数個のニードルローラからなっている。

これにより、トルク非伝達時には、雄軸と雌軸の間のガタ付きを防止することができ、雄軸と雌軸は、ガタ付きのない安定した摺動荷重で軸方向に摺動することができる。また、トルク伝達時には、雄軸と雌軸は、その回転方向のガタ付きを防止して、高剛性の状態でトルクを伝達することができる。

しかしながら、上述した欧州特許出願公開E P 1 0 7 8 8 4 3 A 1号公報では、各組のトルク伝達部材（円柱体）は、軸方向に並列した複数個のニードルローラからなっているため、組立が煩雑であり、組立時間がかかり過ぎるといったことがある。

従って、各列のニードルローラの個数を1個又は2個にすると、雄軸と雌軸の真直度の精度を高くしなければならず、そのため溝部の機械加工を余儀なくされ、製造コストの高騰を招いてしまう。よって高性能化（摺動抵抗を低く抑えつつ、周方向のガタ付きを小さくすること）と低コスト化が両立できないといったことがある。

また、この雄軸と雌軸の真直度の精度を高くしない場合、トルクを伝達する際に、ニードルローラの端面付近で、高い面圧が発生するといったことがある。

発明の開示

本発明は、上述したような事情に鑑みてなされたものであって、安定した摺動荷重を実現すると共に、回転方向ガタ付きを確実に防止して、高剛性の状態でトルクを伝達でき、しかも、トルク伝達部材の組立時間を短くすると共に、周方向のガタ付きを抑えつつ、トルク伝達部材の面圧を低くして長寿命化を図ることが

できる車両ステアリング用伸縮軸を提供することを目的とする。

上記の目的を達成するため、本発明に係る車両ステアリング用伸縮軸は、車両のステアリングシャフトに組込み、雄軸と雌軸を相互に回転不能に且つ摺動自在に嵌合した車両ステアリング用伸縮軸において、

5 前記雄軸の外周面と前記雌軸の内周面に形成した少なくとも1組の介装部に、
少なくとも1組のトルク伝達部材を配置し、

前記少なくとも1組のトルク伝達部材は、軸方向で端部に行くに従って徐々に縮径した円柱体であることを特徴とする。

10 このように、本発明によれば、少なくとも1組のトルク伝達部材は、軸方向で端部に行くに従って徐々に縮径した円柱体であることから、一列の介装部（軸方向溝）にできる限り少ない本数の円柱体を配置することができる。従って、組立時間を短くすることができ、低コストで作ることができます。

15 また、トルク伝達部材は、軸方向で端部に行くに従って徐々に縮径した円柱体であることから、摺動抵抗を低く抑えつつ、周方向のガタ付きを小さくすることができる。

また、本発明の車両ステアリング用伸縮軸は、前記少なくとも1組のトルク伝達部材は、クラウニングを施した円柱体であることが好ましい。この構成によれば、少なくとも1組のトルク伝達部材は、クラウニングを施した円柱体であることから、一列の介装部（軸方向溝）にできる限り少ない本数の円柱体を配置することができる。従って、組立時間を短くすることができ、低コストで作ることができます。

トルク伝達部材は、クラウニングを施した円柱体であることから、摺動抵抗を低く抑えつつ、周方向のガタ付きを小さくすることができる。

25 さらに、トルク伝達部材は、クラウニングを施した円柱体であることから、トルクが負荷された際に、円柱体の端部から中心部にかけてなだらかな面圧がかかることで、局部面圧を避けることができるため、製品寿命を長く保つことができる。

さらに、本発明の車両ステアリング用伸縮軸において、前記少なくとも1組のトルク伝達部材は、端部付近の外径を研磨加工によってテーパ形状に加工した円柱体であることが好ましい。この構成によれば、トルクが負荷された際に、円柱体の端部から中心部にかけてなだらかな面圧がかかり、局部面圧を避けることができるため、製品寿命を長く保つことができる。本発明の車両ステアリング用伸縮軸において、前記円柱体はニードルローラであることが好ましい。

図面の簡単な説明

図1は、本発明の実施の形態に係る車両ステアリング用伸縮軸の縦断面図である。

10

図2は、図1のX-X線に沿った横断面図である。

図3は、図1のY-Y線に沿った横断面図である。

図4は、連結部により連結した弾性体（板バネ）の斜視図である。

図5は、図1の矢印Aの矢視図である。

15

図6は、本発明の実施の形態に係る円柱体（ニードルローラ）の側面図である。

図7は、一般的な自動車の操舵機構部の側面図である。

発明の実施の形態

以下、本発明の実施の形態に係る車両ステアリング用伸縮軸を図面を参照しつ

20

つ説明する。

図1は、本発明の実施の形態に係る車両ステアリング用伸縮軸の縦断面図である。図2は、図1のX-X線に沿った横断面図である。

図1に示すように、車両ステアリング用伸縮軸（以後、伸縮軸と記す）は、相互に回転不能に且つ摺動自在に嵌合した雄軸1と雌軸2とからなる。

25

図2に示すように、雄軸1の外周面には、周方向に120度間隔で等配した3個の軸方向に延びる溝3が形成してある。各溝3の横断面形状は図2に明瞭なよ

うに、中央で平らな底部 3 a と、底部 3 a の両側端から外径側に向って未拡がりに傾斜した平らな側部 3 b、3 b とを有している。また、この雄軸 1 の外周面には、これら 3 個の軸方向に延びる溝 3 の周方向の間であって、周方向に 120 度間隔で等配した 3 個の断面略円弧状の軸方向に延びる溝 4 が形成してある。

5 雌軸 2 の内周面には、周方向に 120 度間隔で等配した 3 個の断面略円弧状の軸方向に延びる溝 5 が形成してある。また、この雌軸 2 の内周面には、これら 3 個の軸方向溝 5 の周方向の間であって、周方向に 120 度間隔で等配した 3 個の略円弧状の軸方向に延びる溝 6 が形成してある。

10 軸方向に延びる溝 3、5 は、後述する 3 組の球状体 7 のための 3 組の第 1 介装部を構成しており、軸方向溝 4、6 は、後述する 3 組の円柱体 8 のための 3 組の第 2 介装部を構成している。これら 3 組の軸方向溝 3、5（第 1 介装部）と、3 組の軸方向溝 4、6（第 2 介装部）とは、周方向に交互に配置しており、隣り合う溝が周方向に 60 度間隔で等配してある。

15 第 1 トルク伝達装置は、雄軸 1 の 3 個の軸方向溝 3 と、雌軸 2 の 3 個の軸方向溝 5 との間に、予圧用の波形形状の 3 個の弾性体（板バネ）9 を介して、雄軸 1 と雌軸 2 との軸方向相対移動の際には転動し、回転の際には板バネ 9 に拘束されてトルクを伝達する 3 組の第 1 トルク伝達部材（球状体）7 が転動自在に介装して構成されている。第 1 トルク伝達部材 7 はそれぞれ球状体から成る。

20 第 2 トルク伝達装置は、雄軸 1 の 3 個の軸方向に延びる溝 4 と、雌軸 2 の 3 個の軸方向に延びる溝 6 との間に、夫々、雄軸 1 と雌軸 2 との軸方向相対移動を許し、回転の際にはトルクを伝達するための 3 組の第 2 トルク伝達部材（円柱体）8 が摺動自在に介装して構成されている。第 2 トルク伝達部材 8 は軸方向に延びる円柱体から成る。

25 板バネ 9 は、雄軸 1 の溝 3 内を溝 3 のほぼ全長にわたって軸方向に延び、球状体 7、円柱体と溝形成面との間に介装されており、トルク非伝達時には、球状体 7 と円柱体 8 を雌軸 2 に対してガタ付きのない程度に予圧する一方、トルク伝達

時には、弾性変形して球状体7を雄軸1と雌軸2の間で周方向に拘束する働きをするようになっている。

以上のように構成した伸縮軸では、雄軸1と雌軸2の間に球状体7と円柱体8を介装し、板バネ9により、球状体7と円柱体8を雌軸2に対してガタ付きのない程度に予圧してあるため、トルク非伝達時は、雄軸1と雌軸2の間のガタ付きを確実に防止することができると共に、雄軸1と雌軸2が軸方向に相対移動する際には、雄軸1と雌軸2は、ガタ付きのない安定した摺動荷重で軸方向に摺動することができる。

なお、従来技術のように摺動面が純粋な滑りによるものであれば、ガタつき防止のための予圧荷重をある程度の荷重で留めておくことしかできなかった。それは、摺動荷重は、摩擦係数に予圧荷重を乗じたものであり、ガタつき防止や伸縮軸の剛性を向上させたいと願って予圧荷重を上げてしまうと摺動荷重が増大してしまうという悪循環に陥ってしまっていたのである。

その点、本実施の形態では一部に転がりによる機構を採用しているために著しい摺動荷重の増大を招くことなく予圧荷重を上げることができた。これにより、従来なし得なかったガタつきの防止と剛性の向上を摺動荷重の増大を招くことなく達成することができた。

トルク伝達時には、3組の板バネ9が弾性変形して3組の球状体7を雄軸1と雌軸2の間で周方向に拘束すると共に、雄軸1と雌軸2の間に介装されている3組の円柱体8が主なトルク伝達の役割を果たす。

例えば、雄軸1からトルクが入力された場合、初期の段階では、板バネ9の予圧がかかっているため、ガタ付きはなく、板バネ9がトルクに対する反力を発生させてトルクを伝達する。この時は、雄軸1・板バネ9・球状体7・雌軸2間のトルク伝達荷重と、雄軸1・円柱体8・雌軸2間のトルク伝達荷重がつりあった状態で全体的なトルク伝達がされる。

さらにトルクが増大していくと、円柱体8を介した雄軸1、雌軸2の回転方向

のすきまの方が、球状体7を介した雄軸1・板バネ9・球状体7・雌軸2間のすきまより小さいすきまの設定としてあるため、円柱体8の方が球状体7より反力を強く受け、円柱体8が主にトルクを雌軸2に伝える。そのため、雄軸1と雌軸2の回転方向ガタを確実に防止するとともに、高剛性の状態でトルクを伝達する

5 ことができる。

なお、球状体7はボールであっても良い。また、円柱体8はニードルローラであってもよい。

ニードルローラ8は、線接触でその荷重を受けるため、点接触で荷重を受けるボール7よりも接触圧を低く抑えることができるなど、さまざまな効果がある。

10 したがって、全列をボール転がり構造とした場合よりも下記の項目が優れている。

- ・摺動部での減衰能効果が、ボール転がり構造に比べて大きい。よって振動吸収性能が高い。
- ・同じトルクを伝達するならば、ニードルローラの方が接触圧を低く抑えることができるため、軸方向の長さを短くできスペースを有効に使うことができる。
- ・同じトルクを伝達するならば、ニードルローラの方が接触圧を低く抑えることができるため、熱処理等によって雌軸の軸方向溝表面を硬化させるための追加工程が不要である。
- ・部品点数を少なくすることができる。
- ・組立て性をよくすることができる。
- ・組立てコストを抑えることができる。

このようにニードルローラ8は、雄軸1と雌軸2の間のトルク伝達のためのキーの役割をするとともに、雌軸2の内周面とすべり接触する。従来のスプライン嵌合と比較して、優れている点は下記のとおりである。

- ・ニードルローラは大量生産品であり、非常に低コストである。
- ・ニードルローラは熱処理後、研磨されているので、表面硬度が高く、耐摩耗性に優れている。

・ニードルローラは研磨されているので、表面粗さがきめ細かく摺動時の摩擦係数が低いため、摺動荷重を低く抑えることができる。

・使用条件に応じて、ニードルローラの長さや配置を変えることができるため、設計思想を変えること無く、さまざまなアプリケーションに対応することができる。

5 5. 使用条件によっては、摺動時の摩擦係数をさらにさげなければならぬ場合がある、この時ニードルローラだけに表面処理をすればその摺動特性を変えることができるため、設計思想を変えること無く、さまざまなアプリケーションに対応することができる。

10 10. ニードルローラの外径違い品を安価に数ミクロン単位で製造することができるため、ニードルローラ径を選択することによって雄軸・ニードルローラ・雌軸間のすきまを最小限に抑えることができる。よって軸の捩り方向の剛性を向上させることが容易である。

一方、ポールを部分的に採用したという点では、全列ニードルローラでかつ、15 全列が摺動する構造と比較して、下記の項目が優れている。

・摩擦抵抗が低いため、摺動荷重を低く抑えられる。

・予圧荷重を高くすることができ、長期にわたるガタつきの防止と高剛性が同時に得られる。

20 図3は、図1のY-Y線に沿った横断面図である。図4は、連結部により連結した弾性体（板バネ）の斜視図である。図5は、図1の矢印Aの矢視図である。

図1に示すように、雄軸1の端部には、小径部1aが形成してある。この小径部1aには、ニードルローラ8の軸方向の移動を規制するストッパープレート10が設けてある。このストッパープレート10は、軸方向予圧用弾性体11と、この軸方向予圧用弾性体11を挟持する1組の平板12、13とからなる。

25 すなわち、本実施の形態では、ストッパープレート10は、小径部1aに、平板13、軸方向予圧用弾性体11、平板12の順に嵌合し、次いで、小径部1a

の端部 1 b を加締めて、小径部 1 a に堅固に固定してある。

なお、ストッパープレート 1 0 の固定方法は、加締めに限らず、止め輪 3 2、螺合手段、プッシュナット等であってもよい。

これにより、ストッパープレート 1 0 は、平板 1 3 をニードルローラ 8 に当接させて、軸方向予圧用弹性体 1 1 により、ニードルローラ 8 を軸方向に動かないように適度に予圧できるようになっている。

軸方向予圧用弹性体 1 1 は、ゴム、樹脂、または鋼板製の板バネなどからできている。軸方向予圧用弹性体 1 1 と平板 1 2, 1 3 とは、別体でも良いが、組立てやすさを考えて、一体成形品であることが好ましい。

例えば、軸方向予圧用弹性体 1 1 がゴムであれば、平板 1 2, 1 3 に加硫成形するなどして作れば、一体化ができるので、組立てやすく低コストな製品をつくることができる。

また、軸方向予圧用弹性体 1 1 を樹脂でつくる場合には、波型の形状としたものを、平板 1 2, 1 3 と一体成形することで一体化することができ、同様のメリットが得られる。

さらに、平板 1 2, 1 3 は、鋼板、樹脂、または鋼板に樹脂皮膜を形成したものを使用する。

また、雄軸 1 の軸方向に延びる溝 3, 4 は、軸方向に略直角であって、ポール 7 やニードルローラ 8 に当接する軸方向直角面 1 4, 1 5 で終端している。

以上のように、ニードルローラ 8 の一側は、雄軸 1 の小径部 1 a に設けたストッパープレート 1 0 により、軸方向の移動が規制してある一方、ニードルローラ 8 の他側は、軸方向直角面 1 5 に当接して、軸方向の移動が規制してある。

また、ストッパープレート 1 0 は、平板 1 3 をニードルローラ 8 に当接させて、軸方向予圧用弹性体 1 1 により、ニードルローラ 8 を軸方向に動かないように適度に予圧している。

従って、ニードルローラ 8 を適度に予圧して、軸方向に隙間なく固定すること

ができ、雄軸1と雌軸2が相互に摺動する際、ニードルローラ8を軸方向に移動させることができなく、「コツコツ」といった不快な異音の発生を確実に防止することができる。

また、雄軸1の軸方向溝3、4は、軸方向に略直角であって、ポール7やニードルローラ8に当接する軸方向直角面14、15を有していることから、この軸方向直角面15により、別途の部材を設けることなく、ポール7やニードルローラ8の軸方向の移動を規制することができる。そのため、部品点数を削減して、製造コストの低減を図ることができ、しかも、別途の部材を用いていないことから、軽量・コンパクト化が可能である。

次に、本実施の形態では、図1、図3及び図4に示すように、3組のポール7を予圧するための3個の板バネ9は、リング状の連結部20によって連結してある。

すなわち、図1に示すように、雄軸1の端部の小径部1aには、その段差の環状面21が形成してある。小径部1aに、リング状の連結部20が嵌合してあり、この段差の環状面21に沿って、リング状の連結部20が配置してある。

段差の環状面21は、雄軸1の軸方向に面する軸方向環状面であれば、その形状等は問わない。

リング状の連結部20は、その周縁の3箇所で、3個の板バネ9の軸方向端部に連結してある。即ち、図4に示すように、リング状の連結部20は、軸方向に延在した3個の板バネ9と一体的に構成してある。板バネ3個はそれぞれ別体であっても良い。

従って、ポール7とニードルローラ8を複合させた構造でありながら、転動面である3個の板バネ9を一体化して、実質上の部品点数を3個から1個に減らすことができ、部品点数を削減し、組立性を向上させて組立時間を短縮して、製造コストを低減することができる。

また、リング状の連結部20は、従来のような周方向に延びる円弧状の連結部

でないことから、雌軸 2 を径方向に拡径することなく、コンパクト化を図ることができる。

さらに、リング状の連結部 20 に、雄軸 1 の端部に形成した小径部 1a が貫通してある。従って、3 個の板バネ 9 の組み込み時、雄軸 1 の端部の小径部 1a は、

5 リング状の連結部 20 に通挿することにより、この組み込み時のガイドの役割を果たすことから、組み込み作業を容易にでき、組み込み時間を短縮して、製造コストの低減を図ることができる。

さらに、リング状の連結部 20 は、ストッパープレート 10 の平板 13 と、段差の環状面 21 との間の軸方向隙間に配置してある。この軸方向隙間は、例えば、

10 約 0.3 ~ 2.0 mm である。

この軸方向隙間の存在により、リング状の連結部 20 は、3 個の板バネ 9 がトルク入力により変形した際にも、これら板バネ 9 の動きを拘束しないようになっている。

さらに、図 3 及び図 4 に示すように、各板バネ 9 の断面形状は、雄軸 1 の軸方

15 向溝 3 の形状とほぼ平行な直線形状に形成しており、中心部の平面底部 9a およびこの平面底部 9a に対し軸横断方向両端から外径向きに末拡がりに延びる第 1 傾斜側面部 9b、9b、これら第 1 傾斜側面部 9b、9b の最も外径側で外向きに折り返され、第 1 傾斜面部 9b、9b にはほぼ平行に延びる第 2 傾斜面部 9c、9c とから成る。各板バネ 9 の中心部分の平面底部 9a に、リング状の連結部 20 の周縁箇所が連結してある。各板バネ 9 の平面底部 9a は溝 3 の平らな底部 3a に圧接し、第 2 側面部 9c、9c が溝 3 の平らな側面部 3b、3b に圧接して、第 1 側板部 9a、9a により、ポール 7 およびニードルローラ 8 を雌軸 2 の溝 5 の側面に押圧している。

リング状の連結部 20 に、雄軸 1 の端部に形成した小径部 1a が貫通してある。

25 雄軸 1 の小径部 1a と、リング状の連結部 20 との間には、径方向隙間が形成してある。この径方向隙間は、例えば、0.2 ~ 1.0 mm である。上記の軸方向

隙間と同様に、この径方向隙間の存在により、リング状の連結部20は、3個の板バネ9がトルク入力により変形した際にも、これら板バネ9の動きを拘束しないようになっている。

次に、図1及び図6に示すように、本実施の形態では、ニードルローラ8には、
5 クラウニングが施してある。図6は、本発明の実施の形態に係る円柱体（ニードルローラ）の側面図である。

ニードルローラ8は、軸方向の中心部から端部にかけて徐々に直径が小さくなっている。一番直径の大きい部分（ ϕD_1 ）は、中心部分であり、一番直径の小さい部分（ ϕD_2 ）は、端面に近い部分である（但し、端面との角R部を除く）。

10 図6に示すように、

L1：ニードルローラの全長

L2：クラウニングの施してある軸方向長さ

L3：最大径部の軸方向長さ

ϕD_1 ：最大径

15 ϕD_2 ：最小径

S：落ち量（半径分の最大径と最小径の差）であるとき、クラウニングの寸法関係としては、

$S = 0.003 \sim 0.500 \text{ mm}$ であり、

$L_2 = L_1 \times 0.1 \sim L_1 \times 0.25$ であることが望ましい。

20 また、従来、ニードルローラ8を雄軸1と雌軸2に接触させて摺動させる場合は、特に、軸方向位置の違いにおける雄軸1、ニードルローラ8、雌軸2間の隙間を厳密な管理しなければならない。

25 例えば、雌軸2の内径が入口付近から奥にいくにしたがって、徐々に狭くなっていく傾向を示していたとしたら、雄軸1は、ニードルローラ8の端面が強く接触した時点で、摺動抵抗が非常に大きくなってしまう。これを避けるために、全体の隙間を大きくすると、周方向のガタ付きが大きくなってしまう。

これに対し、本実施の形態のように、ニードルローラ8にクラウニングすることにより、クラウニング部が、雌軸2のテーパー部分に入っていくことから、周方向のガタ付きを増やすこと無しに、摺動抵抗を低く抑えつつ、より長い摺動ストロークを確保することができる。

5 このように、本実施の形態によれば、ニードルローラ8には、クラウニングが施してあり、ニードルローラ8は、軸方向の中心部から端部にかけて徐々に直径が小さくなっていることから、一列の軸方向溝4, 6にできる限り少ない本数のニードルローラ8を配置することができる。従って、組立時間を短くすることができ、低コストで作ることができる。

10 また、ニードルローラ8には、クラウニングが施してあることから、上記のように、摺動抵抗を低く抑えつつ、周方向のガタ付きを小さくすることができる。

さらに、ニードルローラ8には、クラウニングが施してあることから、トルクが負荷された際に、ニードルローラ8の端部から中心部にかけてなだらかな面圧がかかり、局部面圧を避けることができるため、製品寿命を長く保つことができる。

15 なお、本発明は、上述した実施の形態に限定されず、種々変形可能である。

以上説明したように、本発明によれば、一列の介装部（軸方向溝）にできる限り少ない本数の円柱体を配置することができる。従って、組立時間を短くすることができ、低コストで作ることができます。

20 また、トルク伝達部材は、摺動抵抗を低く抑えつつ、周方向のガタ付きを小さくすることができる。

請 求 の 範 囲

1. 車両のステアリングシャフトに組込み、雄軸と雌軸を相互に回転不能に且つ摺動自在に嵌合した車両ステアリング用伸縮軸において、

5 前記雄軸の外周面と前記雌軸の内周面に形成した少なくとも1組の介装部に、少なくとも1組のトルク伝達部材を配置し、

前記少なくとも1組のトルク伝達部材は、軸方向で端部に行くに従って徐々に縮径した円柱体であることを特徴とする車両ステアリング用伸縮軸。

10 2. 前記少なくとも1組のトルク伝達部材は、クラウニングを施した円柱体であることを特徴とする請求項1に記載の車両ステアリング用伸縮軸。

15 3. 前記少なくとも1組のトルク伝達部材は、端部付近の外径をテーパ形状に加工した円柱体であることを特徴とする請求項1に記載の車両ステアリング用伸縮軸。

4. 前記円柱体は、ニードルローラである請求項1に記載の車両ステアリング用伸縮軸。

図 1

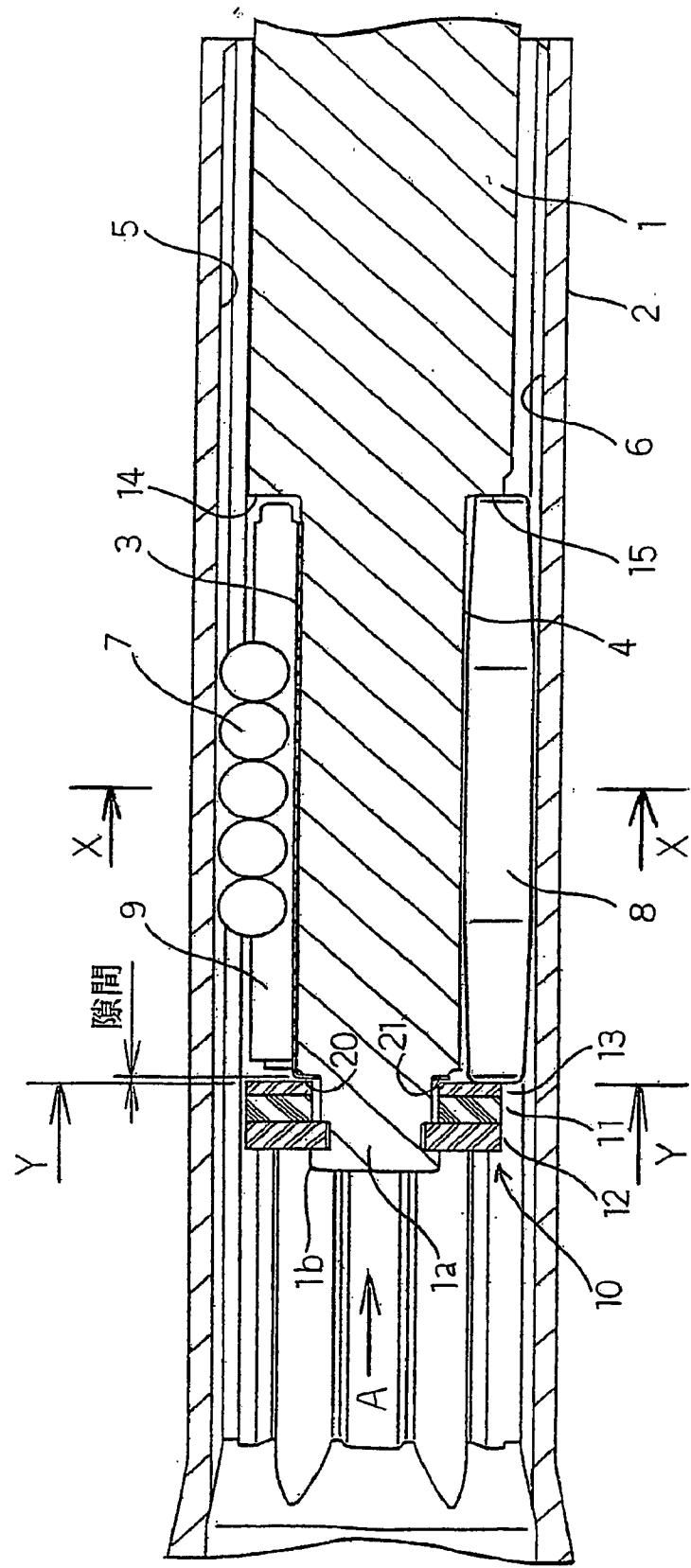


図 2

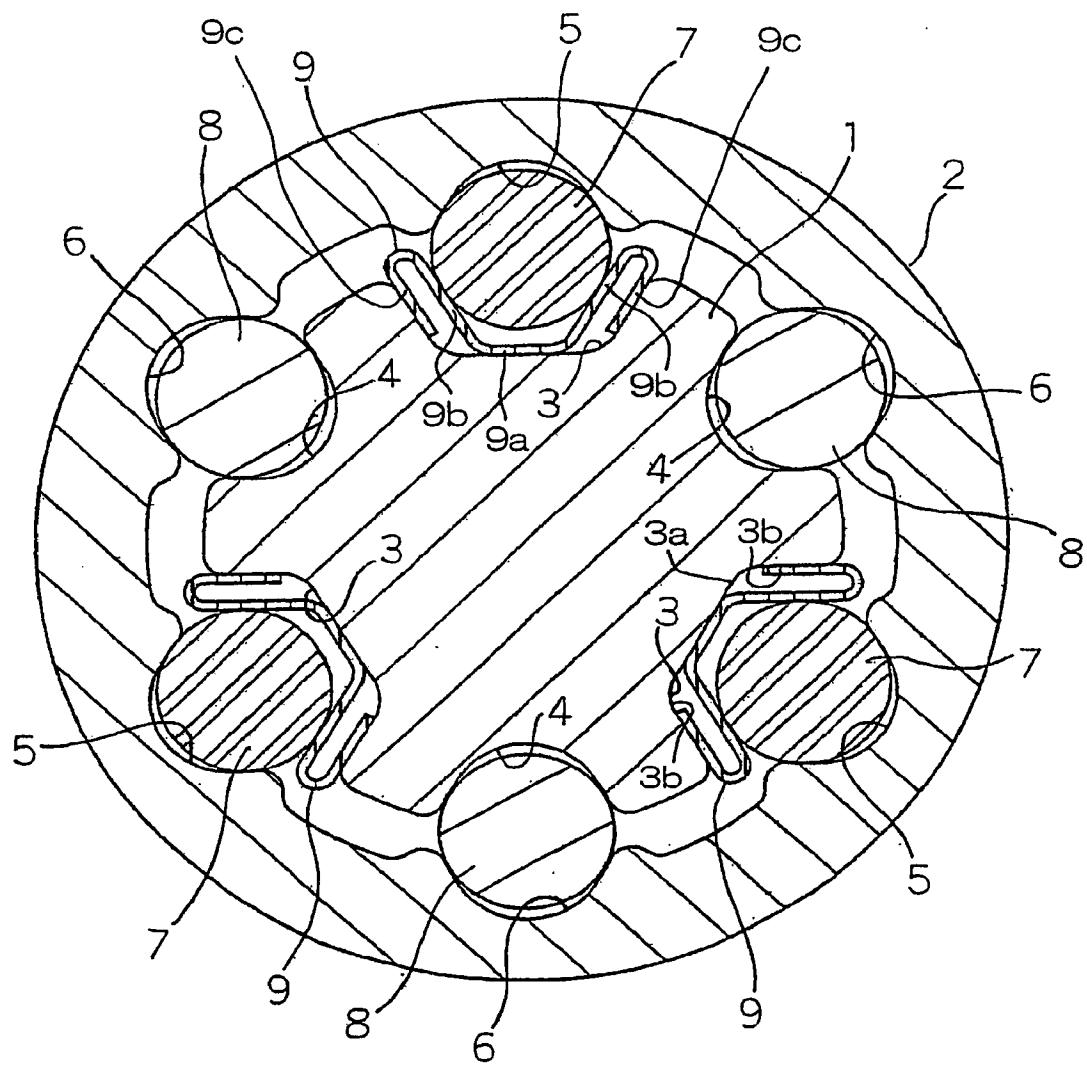


図 3

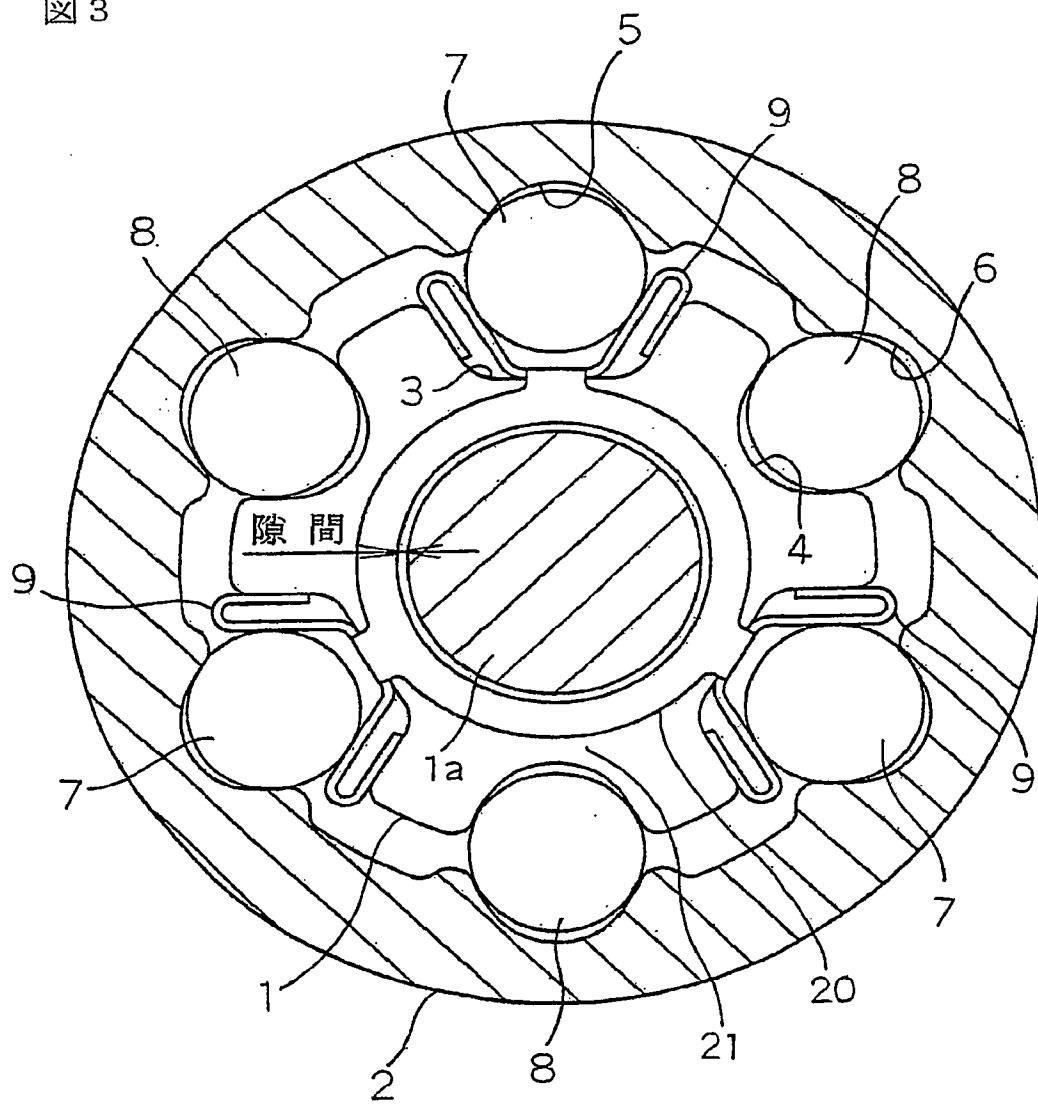


図 4

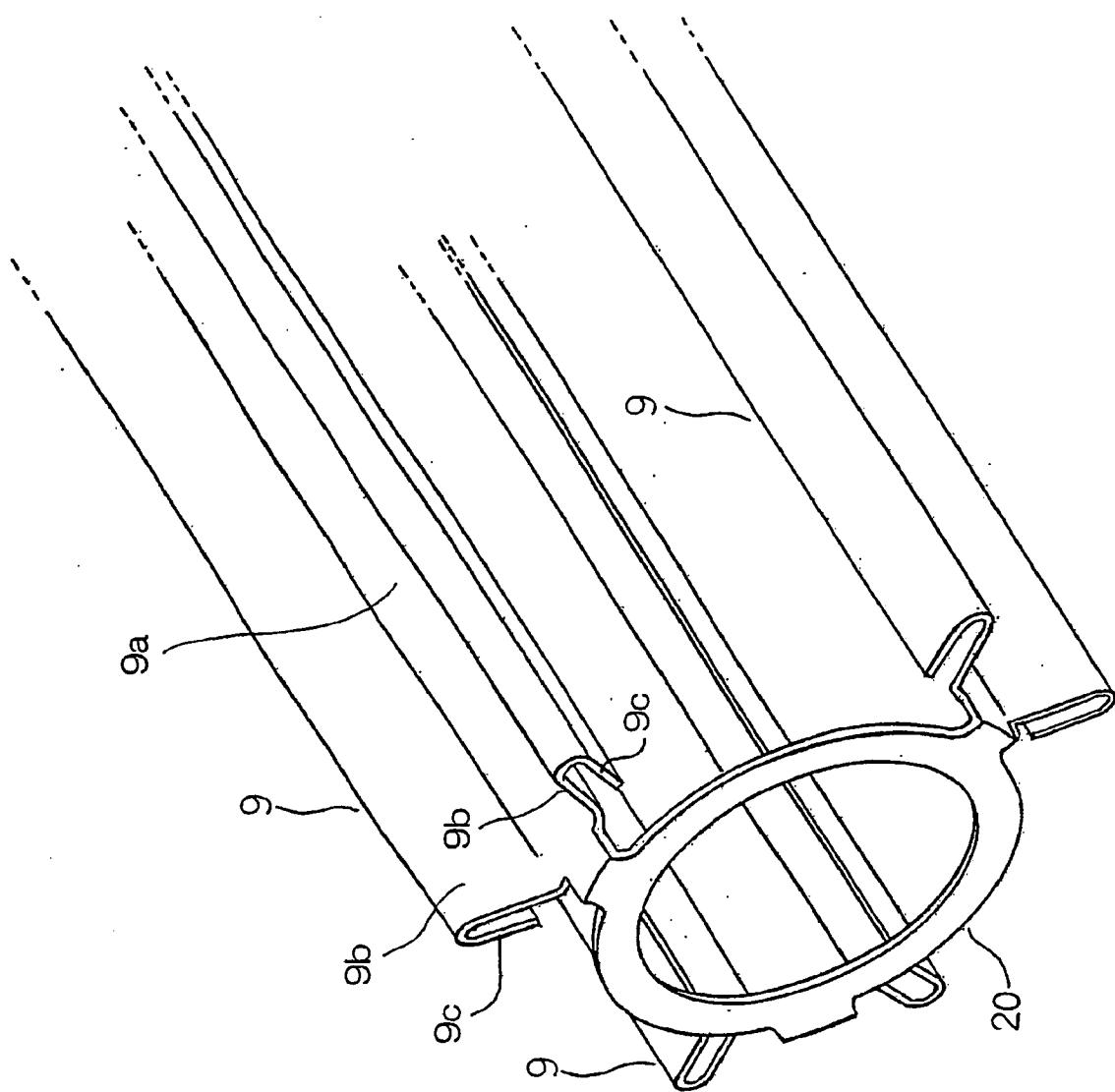


図 5

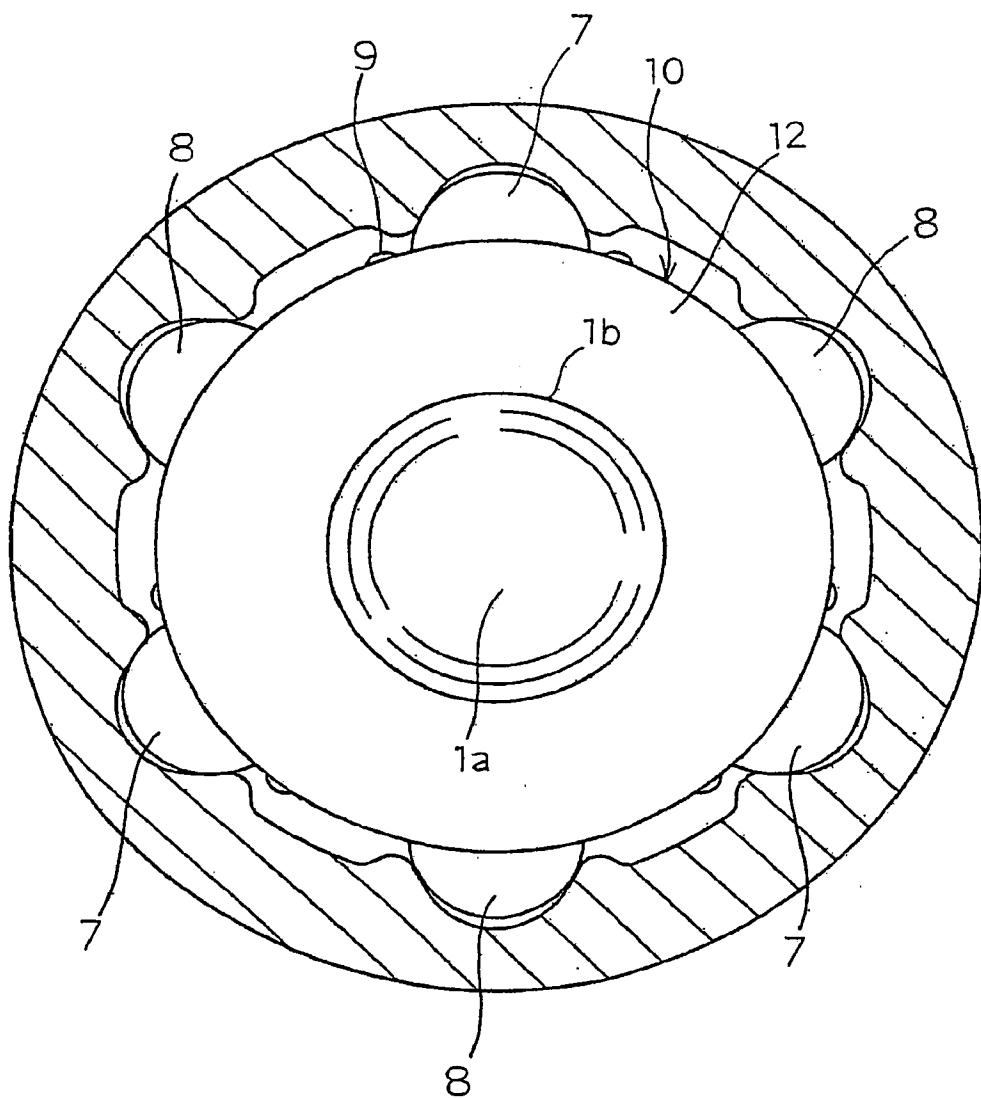


図 6

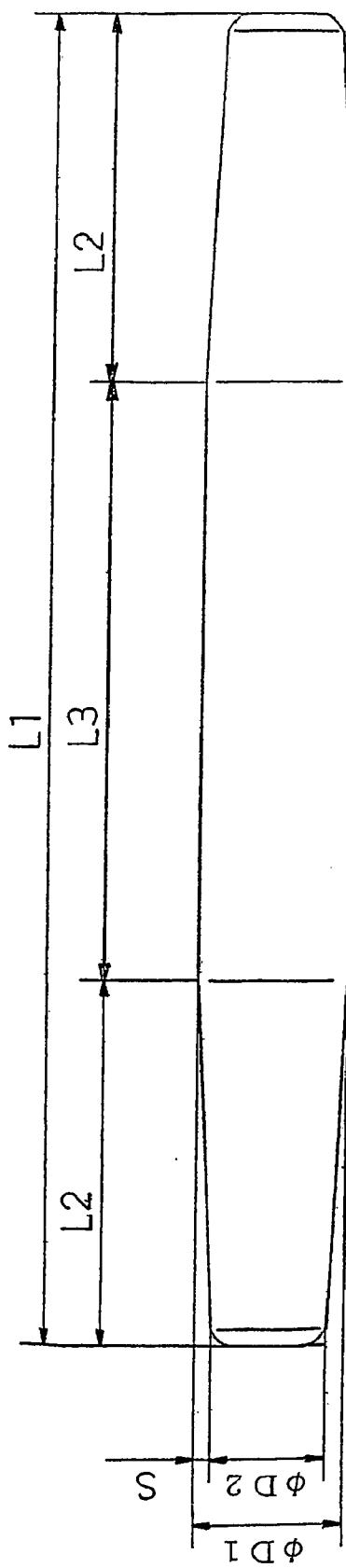
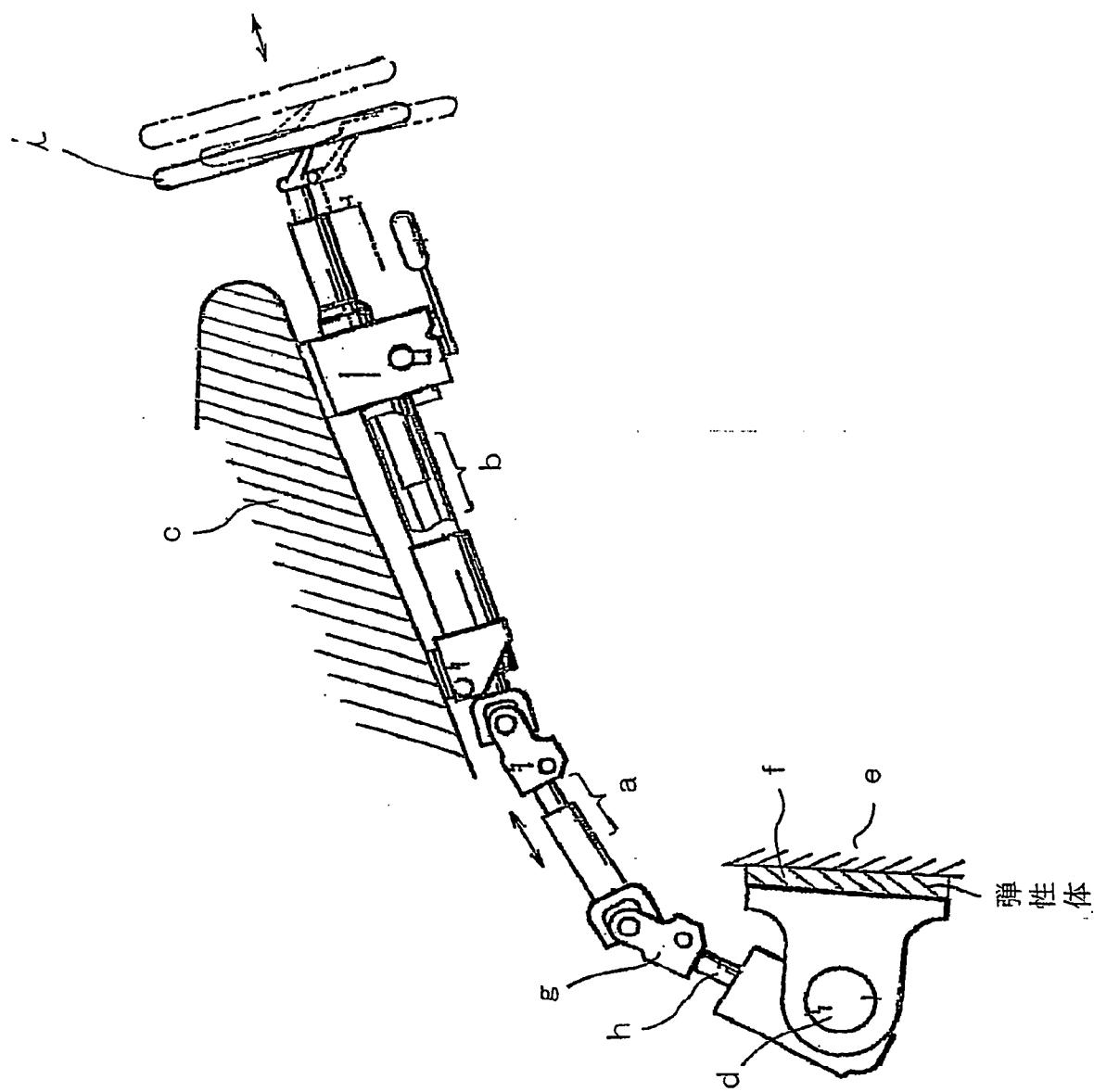


図 7



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP03/12880

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

Int.Cl⁷ B62D1/20

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

Int.Cl⁷ B62D1/00-1/28, F16D3/06, 1/02, 1/06

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho	1926-1996	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2003
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2003	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2003

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 1078843 A1 (Daumal Castellon, Melchor), 28 February, 2001 (28.02.01), Full text & WO 00/55028 A & ES 2161127 A & JP 2002-539033 A	1, 2, 4
A	JP 2002-286034 A (The Torrington Co., Ltd.), 03 October, 2002 (03.10.02), & DE 10202899 A1 & GB 2373551 A	1
A	Microfilm of the specification and drawings annexed to the request of Japanese Utility Model Application No. 27492/1991 (Laid-open No. 123775/1992) (Fuji Kiko Co., Ltd.), 10 November, 1992 (10.11.92), (Family: none)	1

Further documents are listed in the continuation of Box C. See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier document but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search
11 November, 2003 (11.11.03)Date of mailing of the international search report
25 November, 2003 (25.11.03)Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

Form PCT/ISA/210 (second sheet) (July 1998)

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP03/12880

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 2000-38142 A (Daimler Chrysler AG.), 08 February, 2000 (08.02.00), & DE 19824477 A	1
A	DE 3730393 A1 (Lemförder Metallwaren AG.), 23 March, 1989 (23.03.89), (Family: none)	1
A	JP 2001-50293 A (NACAM France S.A.), 23 February, 2001 (23.02.01), & EP 1065397 A & US 6343993 A	1
A	US 5709605 A (Riefe et al.), 20 January, 1998 (20.01.98), (Family: none)	1

Form PCT/ISA/210 (continuation of second sheet) (July 1998)

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int. C1.
B62D 1/20

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int. C1.
B62D 1/00 - 1/28
F16D 3/06, 1/02, 1/06

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1926-1996年
日本国公開実用新案公報 1971-2003年
日本国登録実用新案公報 1994-2003年
日本国実用新案登録公報 1996-2003年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
X	EP 1078843 A1 (Daumal Castellon, Melchor) 200 1. 2. 28, 全文&WO 00/55028 A&ES 216	1, 2, 4
A	1127 A&JP 2002-539033 A JP 2002-286034 A (ザ・トリトン・カンパニー) 2002. 10. 03&DE 10202899 A1&GB 2	1
A	373551 A 日本国実用新案登録出願3-27492号 (日本国実用新案登録出 願公開4-123775号) の願書に添付した明細書及び図面の内 容を撮影したマイクロフィルム (富士機工株式会社), 1992. 11. 10 (ファミリーなし)	1

 C欄の続きにも文献が列挙されている。 パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示す
もの
「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日
以後に公表されたもの
「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行
日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する
文献 (理由を付す)
「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献
「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって
出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論
の理解のために引用するもの
「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明
の新規性又は進歩性がないと考えられるもの
「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以
上の文献との、当業者にとって自明である組合せに
よって進歩性がないと考えられるもの
「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日 11. 11. 03

国際調査報告の発送日

25.11.03

国際調査機関の名称及びあて先
日本国特許庁 (ISA/JP)
郵便番号 100-8915
東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

西本 浩司

3Q 9338



電話番号 03-3581-1101 内線 3380

C (続き) . 関連すると認められる文献		関連する 請求の範囲の番号
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	
A	JP 2000-38142 A (ダイムラークライスラー・アクチ エンゲゼルシャフト) 2000. 02. 08 & DE 19824 477 A	1
A	DE 3730393 A1 (Lemförder Metallwaren AG) 198 9. 03. 23 (ファミリーなし)	1
A	JP 2001-50293 A (ナカム フランス ソシエテ ア ノニム) 2001. 02. 23 & EP 1065397 A & US 6343993 A	1
A	US 5709605 A (Riefe et al.) 1998. 01. 20 (ファミリーなし)	1